Deutscher Bundestag **Drucksache 16/5551**

16. Wahlperiode 06. 06. 2007

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Der Gesetzentwurf dient der Umsetzung der Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG Nr. L 149 S. 14, im Folgenden „5. KH-Richtlinie“).

Ziel der Richtlinie ist es, das auf verschiedenen Richtlinien beruhende System der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung der Gemeinschaft zu aktualisieren und zu verbessern. Die Änderungen sollen dabei insbesondere den Geschädigten von Verkehrsunfällen zugute kommen. Bestehende Lücken der geltenden Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinien sollen geschlossen werden. Darüber hinaus soll dem wachsenden grenzüberschreitenden Verkehr, der nur noch in Ausnahmefällen Grenzkontrollen unterzogen wird, besser Rechnung getragen werden. Ferner soll der Binnenmarkt für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung gestärkt werden.

B. Lösung

Die Umsetzung der Richtlinie erfordert insbesondere Änderungen des Pflichtversicherungsgesetzes und des Straßenverkehrsgesetzes. Ferner sollen das Versicherungsaufsichtsgesetz, das Einführungsgesetz zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag, die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung und die Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle einer entsprechenden Versicherungspflicht geändert werden.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand

Haushaltsausgaben ohne Vollzugsaufwand entstehen weder für den Bund noch für die Länder oder Gemeinden.

2. Vollzugsaufwand

Die Richtlinie sieht eine Pflicht der Mitgliedstaaten vor, der Kommission eine Liste von Fahrzeughaltern zu übermitteln, die von der Versicherungspflicht befreit sind. Die Aufgabe der Bündelung dieser Informationen und der Übermittlung der Daten an die Kommission soll dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen werden. Der dem Kraftfahrt-Bundesamt hierdurch entstehende zusätzliche Aufwand ist vernachlässigbar und kann ohne Personalmehrung mit den vorhandenen Haushaltsmitteln gedeckt werden. Sollten dennoch Mehrausgaben erforderlich werden, werden diese im Einzelplan 12 ausgeglichen.

E. Sonstige Kosten

Drei im Gesetz enthaltene Vorschläge, die Ausweitung des Mindestversicherungsschutzes, die Ausweitung der Haftung des Entschädigungsfonds und die Verpflichtung, für nicht in der Kraftfahrzeughaftpflichtversicherung versicherte Fahrzeuge einen vergleichbaren Schutz (in einer Betriebshaftpflichtversicherung) vorzuhalten, wirken prämienerhöhend und nehmen damit Einfluss auf den Einzelpreis der Versicherungsprämie in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung bzw. Betriebshaftpflichtversicherung. Dementsprechend ist durch dieses Gesetz eine sehr schwache, erhöhende Einflussnahme auf das Preisniveau, und hier insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht auszuschließen.

F. Bürokratiekosten

Die Ressortabstimmung wurde vor dem 1. Dezember 2006 eingeleitet.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN



An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Berlin, 6. Juni 2007

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

> Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Pflicht-
> versicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher
> Vorschriften

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Justiz.

Der Bundesrat hat in seiner 833. Sitzung am 11. Mai 2007 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates ist in der als Anlage 3 beigefügten Gegenäußerung dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Angela Merkel

Anlage 1

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes und anderer versicherungsrechtlicher Vorschriften*

Vom …

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes

Das Pflichtversicherungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213), zuletzt geändert durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. In § 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugs“ die Wörter „, dessen durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit sechs Kilometer je Stunde übersteigt,“ eingefügt.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nr. 6 wird wie folgt gefasst:

   „6. Halter von

   a) selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und Staplern im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 Buchstabe a der Fahrzeug-Zulassungsverordnung, deren Höchstgeschwindigkeit 20 Kilometer je Stunde nicht übersteigt, wenn sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen,

   b) Anhängern, die den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen,

   sofern sie eine Versicherung abgeschlossen haben und aufrechterhalten, die einen den Vorschriften dieses Gesetzes vergleichbaren Haftpflichtversicherungsschutz gewährt.“

   b) Nach Absatz 2 Satz 2 werden folgende Sätze eingefügt:

   „Wird ein Personen- oder Sachschaden verursacht, haftet der Fahrzeughalter im Verhältnis zu einem Dritten auch, wenn der Fahrer den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten verantwortlich ist, vorsätzlich und widerrechtlich herbeigeführt hat. § 12 Abs. 1 Satz 2 bis 5 gilt entsprechend.“

3. § 3a wird wie folgt geändert:

   a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.

   b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

   „(2) Soweit die Schadenregulierung über das deutsche Büro des Systems der Grünen Internationalen Versicherungskarte oder den Entschädigungsfonds nach § 12 erfolgt, ist Absatz 1 entsprechend anzuwenden.“

4. § 4 Abs. 2 Satz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

   „Die Mindesthöhen der Versicherungssummen ergeben sich aus der Anlage. Das Bundesministerium der Justiz wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und dem Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die in der Anlage getroffenen Regelungen zu ändern, wenn dies erforderlich ist, um

   1. bei einer Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse oder der verkehrstechnischen Umstände einen hinreichenden Schutz der Geschädigten sicherzustellen oder

   2. die Mindesthöhen der Versicherungssummen an die nach Artikel 1 Abs. 3 der Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG 1984 Nr. L 8 S. 17) erhöhten Beträge anzupassen.“

5. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

   „Diese Verpflichtung besteht auch, wenn das zu versichernde Risiko nach § 13a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 Halbsatz 2 des Versicherungsaufsichtsgesetzes im Inland belegen ist.“

   b) Dem Absatz 7 wird folgender Satz angefügt:

   „Während des Versicherungsverhältnisses hat das Versicherungsunternehmen dem Versicherungsnehmer jederzeit eine Bescheinigung nach Satz 1 innerhalb von 15 Tagen ab Zugang des entsprechenden Verlangens bei dem Versicherungsunternehmen zu erteilen.“

6. In § 7 Nr. 3 werden die Wörter „nach § 29c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“ durch die Wörter „des Versicherungsunternehmens gegenüber der zuständigen Zulassungsbehörde zur Beendigung seiner Haftung nach § 3 Nr. 5“ ersetzt.

* Dieses Gesetz dient der Umsetzung der Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EU Nr. L 149 S. 14).

7. § 8a wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden nach dem Wort „Geschädigten“ ein Komma und die Wörter „deren Versicherern, dem deutschen Büro des Systems der Grünen Internationalen Versicherungskarte und dem Entschädigungsfonds nach § 12“ eingefügt.

      bb) Nummer 4 wird aufgehoben.

      cc) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 4.

   b) In Absatz 2 Satz 1 wird nach der Angabe „Richtlinie 2000/26/EG“ die Angabe „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 181 S. 65)“ eingefügt.

8. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) In Satz 1 wird nach Nummer 2 folgende Nummer 2a eingefügt:

         „2a. wenn der Halter des Fahrzeugs nach einer in Umsetzung des Artikels 4 Buchstabe b der Richtlinie 72/166/EWG erlassenen Bestimmung eines anderen Mitgliedstaates der Europäischen Union von der Versicherungspflicht befreit ist,“.

      bb) In Satz 2 werden nach den Wörtern „Nummern 1 bis 3“ die Wörter „glaubhaft macht, dass er“ eingefügt.

   b) Absatz 2 Satz 2 und 3 wird wie folgt gefasst:

      „Für Sachschäden beschränkt sich in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 die Leistungspflicht des Entschädigungsfonds auf den Betrag, der 500 Euro übersteigt. Ansprüche auf Ersatz von Sachschäden am Fahrzeug des Ersatzberechtigten können darüber hinaus in den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 Nr. 1 nur geltend gemacht werden, wenn der Entschädigungsfonds auf Grund desselben Ereignisses zur Leistung einer Entschädigung wegen der Tötung einer Person oder der erheblichen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit des Ersatzberechtigten oder eines Fahrzeuginsassen des Fahrzeugs verpflichtet ist.“

9. In § 12a Abs. 2 Nr. 5 werden die Wörter „des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG 1984 Nr. L 8 S. 17)“ gestrichen.

10. In § 12b Satz 3 werden die Wörter „des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (ABl. EG Nr. L 181 S. 65)“ gestrichen.

11. Die Anlage zu § 4 Abs. 2 (Mindestversicherungssummen) wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

      „1. Die Mindesthöhe der Versicherungssumme beträgt bei Kraftfahrzeugen einschließlich der Anhänger je Schadensfall

         a) für Personenschäden siebeneinhalb Millionen Euro,

         b) für Sachschäden eine Million Euro,

         c) für die weder mittelbar noch unmittelbar mit einem Personen- oder Sachschaden zusammenhängenden Vermögensschäden (reine Vermögensschäden) 50 000 Euro.“

   b) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

      aa) Buchstabe a wird wie folgt geändert:

         aaa) Doppelbuchstabe bb wird aufgehoben.

         bbb) Der bisherige Doppelbuchstabe cc wird Doppelbuchstabe bb.

      bb) Buchstabe b wird wie folgt geändert:

         aaa) Doppelbuchstabe bb wird aufgehoben.

         bbb) Der bisherige Doppelbuchstabe cc wird Doppelbuchstabe bb.

Artikel 2

Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes

Das Versicherungsaufsichtsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Dezember 1992 (BGBl. 1993 I S. 2), zuletzt geändert durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. In § 7b Abs. 3 Satz 3 wird nach der Angabe „§ 3a“ die Angabe „Abs. 1“ eingefügt.

2. In § 13a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 werden nach dem Wort „Vertragsstaat“ die Wörter „; abweichend hiervon ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitglied- oder Vertragsstaat in einen anderen überführt wird, während eines Zeitraums von 30 Tagen nach Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer der Bestimmungsmitglied- oder Bestimmungsvertragsstaat als der Mitglied- oder Vertragsstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag

In Artikel 7 Abs. 2 Nr. 2 des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 7632-2, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Mitgliedstaat“ die Wörter „; abweichend hiervon ist bei einem Fahrzeug, das von einem Mitgliedstaat in einen anderen überführt wird, während eines

Zeitraums von 30 Tagen nach Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist“ eingefügt.

Artikel 4

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), zuletzt geändert durch Artikel … des Gesetzes vom … (BGBl. I S. …), wird wie folgt geändert:

1. § 12 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Der Ersatzpflichtige haftet

   1. im Fall der Tötung oder Verletzung eines oder mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis nur bis zu einem Betrag von insgesamt fünf Millionen Euro; im Fall einer entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung erhöht sich für den ersatzpflichtigen Halter des befördernden Kraftfahrzeugs oder Anhängers bei der Tötung oder Verletzung von mehr als acht beförderten Personen dieser Betrag um 600 000 Euro für jede weitere getötete oder verletzte beförderte Person;

   2. im Fall der Sachbeschädigung, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrag von insgesamt einer Million Euro.

   Die Höchstbeträge nach Satz 1 Nr. 1 gelten auch für den Kapitalwert einer als Schadensersatz zu leistenden Rente.“

   b) In Absatz 2 werden die Wörter „nach Absatz 1“ gestrichen und die Wörter „Nummer 2 Halbsatz 1 und Nummer 3“ durch die Angabe „Absatz 1“ ersetzt.

2. § 12a wird wie folgt geändert:

   a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

   „§ 12a
   Höchstbeträge bei Beförderung gefährlicher Güter“.

   b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

   „(1) Werden gefährliche Güter befördert, haftet der Ersatzpflichtige

   1. im Fall der Tötung oder Verletzung eines oder mehrerer Menschen durch dasselbe Ereignis nur bis zu einem Betrag von insgesamt zehn Millionen Euro,

   2. im Fall der Sachbeschädigung an unbeweglichen Sachen, auch wenn durch dasselbe Ereignis mehrere Sachen beschädigt werden, nur bis zu einem Betrag von insgesamt zehn Millionen Euro,

   sofern der Schaden durch die die Gefährlichkeit der beförderten Güter begründenden Eigenschaften verursacht wird. Im Übrigen bleibt § 12 Abs. 1 unberührt.“

3. Die Überschrift des § 12b wird wie folgt gefasst:

   „§ 12b
   Nichtanwendbarkeit der Höchstbeträge“.

4. Nach § 37a wird folgender § 37b eingefügt:

   „§ 37b
   Übermittlung von Fahrzeugdaten und Halterdaten an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften

   Das Kraftfahrt-Bundesamt übermittelt zur Erfüllung der Berichtspflicht nach Artikel 4 Buchstabe a Unterabsatz 2 Satz 3 der Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. EG Nr. L 103 S. 1), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005 (ABl. EU Nr. L 149 S. 14) bis zum 31. März eines jeden Jahres an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften die nach § 33 Abs. 1 gespeicherten Namen oder Bezeichnungen und Anschriften der Fahrzeughalter, die nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 des Pflichtversicherungsgesetzes von der Versicherungspflicht befreit sind.“

Artikel 5

Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung

Dem § 5 Abs. 2 der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung vom 29. Juli 1994 (BGBl. I S. 1837), die zuletzt durch … (BGBl. I S. …) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Eine Obliegenheitsverletzung nach Absatz 1 Nr. 5 befreit den Versicherer nicht von der Leistungspflicht, soweit der Versicherungsnehmer, Halter oder Eigentümer durch den Versicherungsfall als Fahrzeuginsasse, der das Fahrzeug nicht geführt hat, geschädigt wurde.“

Artikel 6

Änderung der Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht

Artikel 1 der Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht vom 8. Mai 1974 (BGBl. I S. 1062), die zuletzt durch … (BGBl. …) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Überschrift des Ersten Abschnitts wird das Wort „Wirtschaftsgemeinschaft“ durch das Wort „Union“ ersetzt.
2. In § 1 Nr. 1 werden nach dem Wort „Kennzeichen“ die Wörter „, unabhängig davon, ob es sich um ein endgültiges oder vorläufiges Kennzeichen handelt,“ eingefügt.
3. Die Überschrift des Zweiten Abschnitts wird wie folgt gefasst:

   „Zweiter Abschnitt.
Bestimmungen für Fahrzeuge
aus Nicht-EU-Mitgliedstaaten
und Nicht-EWR-Vertragsstaaten“.
4. § 3 wird wie folgt geändert:
   a) In der Überschrift werden die Wörter „europäische EWG-Gebiet“ durch die Wörter „Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ ersetzt.
   b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger, die in einem anderen Gebiet als dem der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder dem der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum zugelassen sind, dürfen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen im Geltungsbereich dieser Verordnung nur gebraucht werden, wenn die durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Schäden im gesamten Gebiet der Mitgliedstaaten der Europäischen Union und dem der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum nach den dort jeweils geltenden Vorschriften über die Pflichtversicherung gedeckt sind, soweit das Fahrzeug in die vorgenannten Gebiete ohne Kontrolle eines Versicherungsnachweises weiterreisen kann.“
5. In den Überschriften der §§ 4 bis 6 wird jeweils die Angabe „EWG-“ durch die Angabe „EU-“ ersetzt.
6. § 7 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

      „(1) Fehlt die nach § 4 erforderliche Versicherungsbescheinigung bei der Einreise eines Fahrzeugs aus einem anderen Gebiet als dem der Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder dem der anderen Vertragsstaaten des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum in den Geltungsbereich dieser Verordnung, so müssen die für die Grenzkontrolle zuständigen Personen es zurückweisen. Fehlt die Bescheinigung bei der Einreise aus dem Gebiet eines Mitgliedstaates der Europäischen Union oder aus dem Gebiet eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, so kann das Fahrzeug zurückgewiesen werden. Stellt sich der Mangel während des Gebrauchs im Geltungsbereich dieser Verordnung heraus, so kann das Fahrzeug sichergestellt werden, bis die Bescheinigung vorgelegt wird.“
   b) In Absatz 2 werden nach den Wörtern „Einreise eines Fahrzeugs aus dem“ das Wort „europäischen“ gestrichen und das Wort „Wirtschaftsgemeinschaft“ durch das Wort „Union“ ersetzt.
7. In § 8 Abs. 1 Nr. 1 wird vor dem Wort „Grönland“ das Wort „Andorra“ eingefügt.
8. § 9 wird wie folgt geändert:
   a) In der Überschrift wird die Angabe „EWG-“ durch die Angabe „EU-“ ersetzt.
   b) In den Nummern 1 und 3 Buchstabe a wird jeweils das Wort „Wirtschaftsgemeinschaft“ durch das Wort „Union“ ersetzt.

Artikel 7
Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

1. Ziel des Gesetzes

Die im Entwurf vorgesehenen Änderungen sind durch die Umsetzung der 5. KH-Richtlinie veranlasst. Daneben sollen einige Anpassungen des Pflichtversicherungsrechts vorgenommen werden.

2. Inhalt der 5. KH-Richtlinie und Umsetzungsbedarf

Gemeinschaftsrechtliche Vorgaben

Wesentliches Anliegen der 5. KH-Richtlinie ist die Verbesserung des Schutzes von Verkehrsunfallopfern und die Stärkung des Binnenmarkts für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung durch die Fortentwicklung der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben zur Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung. Diese sind bisher in den folgenden vier Richtlinien enthalten:

- Richtlinie 72/166/EWG des Rates vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (ABl. EG Nr. L103 S. 1, im Folgenden „1. KH-Richtlinie“)
- Zweite Richtlinie 84/5/EWG des Rates vom 30. Dezember 1983 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG 1984 Nr. L8 S. 17, im Folgenden „2. KH-Richtlinie“)
- Dritte Richtlinie 90/232/EWG des Rates vom 14. Mai 1990 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung (ABl. EG Nr. L129 S. 33, im Folgenden „3. KH-Richtlinie“)
- Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und zur Änderung der Richtlinien 73/239/EWG und 88/357/EWG des Rates (Vierte Kraftfahrzeughaftpflicht-Richtlinie) (ABl. EG Nr. 181 S. 65, im Folgenden „4. KH-Richtlinie“)

Durch diese Richtlinien wurde insbesondere eine Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung mit einem verbindlichen Mindestversicherungsschutz auf Gemeinschaftsebene eingeführt, der freie Verkehr von Kraftfahrzeugen durch die Geltung der Versicherungsbestätigung im gesamten Gemeinschaftsgebiet bei gleichzeitigem Wegfall der Versicherungskontrollen an den innergemeinschaftlichen Grenzen sichergestellt und die Entschädigung von Opfern von Unfällen, die durch nicht ermittelte oder nicht versicherte Fahrzeuge verursacht werden, durch die Einrichtung eines Entschädigungsfonds in jedem Mitgliedstaat gewährleistet. Darüber hinaus wurde die Stellung von Geschädigten verbessert, die in einem anderen Mitgliedstaat als ihrem Wohnsitzmitgliedstaat einen durch ein Kraftfahrzeug verursachten Schaden erleiden, indem die Versicherer verpflichtet wurden, in allen anderen Mitgliedstaaten Schadenregulierungsbeauftragte zu bestellen. Für den Fall, dass weder der Versicherer noch der Schadenregulierungsbeauftragte innerhalb der vorgesehenen Frist das Schadensersatzbegehren des Geschädigten bearbeiten, wurden außerdem Entschädigungsstellen eingerichtet, an die sich der Geschädigte in seinem Wohnsitzstaat wenden kann.

Inhalt der 5. KH-Richtlinie

Die 5. KH-Richtlinie aktualisiert das geltende gemeinschaftsrechtliche Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungssystem und schließt verschiedene Regelungslücken, die in den vorangehenden KH-Richtlinien im Lauf der Zeit aufgetreten sind. Im Folgenden wird auf einige zentrale Punkte der 5. KH-Richtlinie eingegangen.

Ausweitung des Mindestversicherungsschutzes

Insbesondere werden die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben in der 2. und 3. KH-Richtlinie zum Mindestumfang des Versicherungsschutzes zugunsten der Geschädigten ausgeweitet: So werden etwa die Mindestversicherungssummen für Personen- und Sachschäden angehoben, der Versicherungsschutz auf Fußgänger, Radfahrer und andere nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer ausgedehnt und ein Direktanspruch des Geschädigten gegen den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer für alle Arten von Kraftfahrzeugunfällen eingeführt. Ferner darf künftig ein geschädigter Fahrzeuginsasse nicht mehr vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder einem anderen Rauschmittel stand. Schließlich müssen auch alle vorübergehenden Aufenthalte des Kraftfahrzeugs in anderen Mitgliedstaaten während der Laufzeit des Versicherungsvertrags vom Versicherungsschutz erfasst werden.

Verbesserung der Stellung des Geschädigten, wenn der Halter des schädigenden Fahrzeugs nicht der Versicherungspflicht unterliegt

Durch Änderung der 1. KH-Richtlinie soll sichergestellt werden, dass der Geschädigte angemessenen Schadensersatz erhält, auch wenn der Halter des schädigenden Kraftfahrzeugs nicht der Versicherungspflicht unterliegt. Die Einführung einer Berichtspflicht der Mitgliedstaaten gegenüber der Kommission über die von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter soll dem Geschädigten den Zugang zu Informationen, die zur Geltendmachung seines Schadens erforderlich sind, erleichtern.

Erweiterung der Haftung des Entschädigungsfonds

Auch in dem in der 2. KH-Richtlinie festgelegten originären Verantwortungsbereich der Entschädigungsfonds – der Haftung für nicht ermittelte oder zwar der Versicherungspflicht unterliegende, aber tatsächlich nicht versicherte Fahrzeuge – nimmt die 5. KH-Richtlinie Änderungen vor: Erstmals wird auf Gemeinschaftsebene eine eingeschränkte Haftung der Entschädigungsfonds für Sachschäden eingeführt.

Stärkung des Binnenmarktes für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung

Der Binnenmarkt für die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung soll dadurch gestärkt werden, dass nunmehr das in Artikel 12a Abs. 4 Unterabsatz 4 Satz 2 der Zweiten Richtlinie 88/357/EWG des Rates vom 22. Juni 1988 zur Koordinierung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Direktversicherung (mit Ausnahme der Lebensversicherung) und zur Erleichterung der tatsächlichen Ausübung des freien Dienstleistungsverkehrs (ABl. EG Nr. L 172 S. 1, im Folgenden „Richtlinie 88/357/EWG“) normierte Verbot für den Vertreter im Dienstleistungsverkehr, Direktversicherungsgeschäfte zu betreiben, aufgehoben wird. Darüber hinaus verbessert die 5. KH-Richtlinie den Erhalt von Versicherungsschutz im Bestimmungsmitgliedstaat, wenn ein Fahrzeug in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzmitgliedstaat des Käufers erworben und sodann in letzteren überführt werden soll. Schließlich wird der Wechsel des Versicherungsnehmers zwischen verschiedenen Haftpflichtversicherern dadurch erleichtert, dass der Versicherer künftig verpflichtet wird, dem Versicherungsnehmer eine Schadensfreiheitsbestätigung zu erteilen.

Umsetzungsbedarf

Einzelheiten dazu, wie die Richtlinienvorgaben umgesetzt werden sollen, ergeben sich aus dem Besonderen Teil der Begründung zu den jeweiligen Vorschriften. Bereits hier soll aber erwähnt werden, dass wesentliche Anliegen der 5. KH-Richtlinie schon geltendem deutschem Recht entsprechen, so dass insbesondere die nachfolgend genannten Punkte keiner Umsetzung bedurften.

Direktanspruch des Geschädigten

Die Einführung eines Direktanspruchs des Geschädigten gegen den Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer für alle Arten von Kraftfahrzeugunfällen (Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie) ist im deutschen Recht bereits in § 3 Nr. 1 Satz 1 des Pflichtversicherungsgesetzes (im Folgenden „PflVG“) enthalten. Die 4. KH-Richtlinie hatte diesen Direktanspruch zunächst nur für Opfer von Unfällen, die sich in einem anderen Mitgliedstaat als dem Wohnsitzstaat des Geschädigten ereignen, eingeführt.

Versicherungsdeckung von „schwächeren“ Verkehrsteilnehmern

Artikel 4 Nr. 2 der 5. KH-Richtlinie fordert, dass die Versicherungsdeckung nunmehr Personen- und Sachschäden von Fußgängern, Radfahrern und anderen nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern umfassen soll. Dieser Artikel muss ebenfalls nicht umgesetzt werden. Die maßgeblichen Regelungen in § 1 PflVG und § 2 Abs. 1 der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung (im Folgenden „KfzPflVV“) sehen bereits umfassende Versicherungsdeckung für alle durch den Gebrauch eines Fahrzeugs verursachten Personen-, Sach- und sonstigen Vermögensschäden vor, soweit dem Geschädigten nach den Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs Schadensersatz zusteht. Diese Abhängigkeit der Haftung des Versicherers von der Haftung des Versicherungsnehmers oder der mitversicherten Personen nach materiellem Recht wird ausdrücklich in Artikel 4 Nr. 2 der 5. KH-Richtlinie anerkannt.

Versicherungsdeckung für vorübergehende Aufenthalte in anderen Mitgliedstaaten

Auch der den Vorgaben über den Mindestversicherungsschutz zuzurechnende Artikel 4 Nr. 3 der 5. KH-Richtlinie bedarf keiner Umsetzung, da die dort angeordnete Versicherungsdeckung für vorübergehende Aufenthalte in anderen Mitgliedstaaten während der Laufzeit des Versicherungsvertrags bereits Gegenstand des § 1 Abs. 1 Satz 1 KfzPflVV ist. Diese Bestimmung sieht vor, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Versicherungsschutz in ganz Europa sowie in den außereuropäischen Gebieten der Mitgliedstaaten der Europäischen Union zu gewähren hat. Die vom Europäischen Gesetzgeber kritisierten Klauseln in Versicherungsverträgen, die ein Kündigungsrecht für den Fall vorsehen, dass sich das Fahrzeug länger als eine bestimmte Zeit in einem anderen Mitgliedstaat als dem Zulassungsmitgliedstaat befindet, sind damit im deutschen Recht ohnehin nicht zulässig, da der in der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung geregelte Umfang des Versicherungsschutzes nicht unterschritten werden darf. Unberührt hiervon bleiben freilich zulassungsrechtliche Meldepflichten, worauf Erwägungsgrund 17 der 5. KH-Richtlinie ausdrücklich hinweist.

Haftung des Entschädigungsfonds des Bestimmungsmitgliedstaates

Umsetzungsbedarf entsteht schließlich nicht hinsichtlich der Regelung des Artikels 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie, soweit dort ein neuer Artikel 4a Abs. 2 der 3. KH-Richtlinie geschaffen wird. Hintergrund dieser Regelung ist der neue Artikel 4a Abs. 1 der 3. KH-Richtlinie, durch den der Erhalt von Versicherungsschutz für Fahrzeuge, die in einem Mitgliedstaat erworben und sodann in einen anderen Mitgliedstaat überführt werden, erleichtert werden soll. Hierzu soll eine zeitlich begrenzte Ausnahme von der allgemeinen Regelung zur Bestimmung des Mitgliedstaats, in dem das Risiko belegen ist, vorgesehen werden.

In Anlehnung an diese Verlagerung des Ortes der Risikobelegenheit auf den Bestimmungsmitgliedstaat soll durch den neuen Artikel 4a Abs. 2 der 3. KH-Richtlinie die Haftung des auf der Grundlage des Artikels 1 Abs. 4 der 2. KH-Richtlinie eingerichteten Entschädigungsfonds des Bestimmungsmitgliedstaates ausgedehnt werden. Der Entschädigungsfonds soll nun auch haften, wenn ein unversichertes Fahrzeug während der Überführung von einem anderen Mitgliedstaat in den Bestimmungsmitgliedstaat einen Personen- oder Sachschaden verursacht. Obwohl dies aus dem Wortlaut des neuen Artikels 4a Abs. 2 der 3. KH-Richtlinie nicht deutlich hervorgeht, soll hier keine direkte Haftung des Entschädigungsfonds des Bestimmungsmitgliedstaats gegenüber dem Geschädigten begründet werden. Der Geschädigte soll sich vielmehr nach wie vor entweder an das Grüne-Karte-Büro oder an den Entschädigungsfonds des Unfallmitgliedstaats halten können. Für den Geschädigten ist dies erheblich günstiger, da sich die Ermittlung des Bestimmungslandes schwierig gestalten kann. Darüber hinaus hätte er sich mit einem Entschädigungsfonds auseinanderzusetzen, der in einer anderen Sprache und nach anderen Verfahrensregeln arbeitet. Die neue Richtlinienbestimmung ist daher so auszulegen, dass hier lediglich die Haftung des Entschädigungsfonds des Bestimmungslandes als Letztverpflichteter vorgesehen wird. Hierzu müssen Rückgriffsansprüche geschaffen werden, die aber Gegenstand einer vertraglichen Regelung zwischen den

nationalen Entschädigungsfonds bzw. diesen und den Grüne-Karte-Büros werden sollen (s. zu dem Ganzen S. 6 der Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Oktober 2006 (MARKT/2531/06)). Da außerdem der deutsche Entschädigungsfonds nach § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PflVG ohnehin für Unfälle unversicherter Fahrzeuge im Inland haftet, ist eine Regelung zur Umsetzung der genannten Richtlinienbestimmung insgesamt entbehrlich.

3. Kosten- und Preiswirkungen

Auf die Haushalte der Länder und der Gemeinden hat das vorgeschlagene Gesetz keine finanziellen Auswirkungen. Das Gesetz hat jedoch finanzielle Auswirkungen auf den Bundeshaushalt. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a Nr. 11 der 5. KH-Richtlinie führt eine Pflicht der Mitgliedstaaten ein, der Kommission eine Liste der Fahrzeughalter zu übermitteln, die gemäß Artikel 4 Buchstabe a der 1. KH-Richtlinie von der Versicherungspflicht befreit sind. Die Aufgabe der Bündelung dieser Informationen und der Übermittlung der Daten an die Kommission soll dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen werden. Der dem Kraftfahrt-Bundesamt hierdurch entstehende zusätzliche Aufwand ist vernachlässigbar und kann ohne Personalmehrung mit den vorhandenen Haushaltsmitteln gedeckt werden. Sollten dennoch Mehrausgaben erforderlich werden, werden diese im Einzelplan 12 ausgeglichen.

Das vorgeschlagene Gesetz ist mit großer Wahrscheinlichkeit Anlass für eine geringfügige Erhöhung der Versicherungsprämien der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung, da der Mindestversicherungsschutz ausgeweitet wird; dies gilt auch für die Betriebshaftpflichtversicherung, soweit Fahrzeuge versichert sind, die nicht in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung versichert werden. Insbesondere entfällt bei Personenschäden die individuelle Mindestversicherungssumme von bisher 2,5 Mio. Euro, so dass nunmehr allein die je Schadensfall berechnete Mindestversicherungssumme von 7,5 Mio. Euro maßgeblich ist. Außerdem wird die Mindestversicherungssumme für Sachschäden auf 1 Mio. Euro angehoben. Es kann darüber hinaus nicht ausgeschlossen werden, dass sich die vorgesehene Ausweitung der Haftung des Entschädigungsfonds, der von Beiträgen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherer gespeist wird, auf die Prämienhöhe der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auswirkt. Aufgrund dieser Auswirkungen auf die Einzelpreise ist eine schwache erhöhende Einflussnahme auf das Preisniveau, und hier insbesondere das Verbraucherpreisniveau, nicht auszuschließen.

4. Gesetzgebungskompetenz

Artikel 1 enthält Änderungen des bisher schon bundeseinheitlich geregelten Pflichtversicherungsgesetzes. Eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 des Grundgesetzes (im Folgenden „GG“) (Recht der Wirtschaft, Straßenverkehr). Durch die Änderungen werden lediglich bestehende Sachregelungen modifiziert. Eine bundeseinheitliche Regelung ist zur Wahrung der Rechts- und der Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG nach wie vor erforderlich. Insbesondere die Erweiterung der Haftung des Entschädigungsfonds kann nur bundeseinheitlich geregelt werden, da die Aufgabe des Entschädigungsfonds für das gesamte Bundesgebiet vom Verein Verkehrsopferhilfe e. V. wahrgenommen wird.

Artikel 2 ändert das Versicherungsaufsichtsgesetz, für das eine Gesetzgebungskompetenz des Bundes nach Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 GG (Recht der Wirtschaft) besteht. Auch durch diesen Artikel werden lediglich bestehende Sachregelungen modifiziert, die bereits bisher und auch weiterhin zur Wahrung der Wirtschaftseinheit im Sinne des Artikels 72 Abs. 2 GG eine bundeseinheitliche Regelung erfordern.

Die in Artikel 3 enthaltene Änderung des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag betrifft das auch bisher schon bundeseinheitlich geregelte Internationale Versicherungsvertragsrecht. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes beruht hier auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Bürgerliches Recht).

Artikel 4 ändert das Straßenverkehrsgesetz (im Folgenden „StVG“). Soweit hier in den Nummern 1 bis 3 die Regelungen über die Haftungshöchstsummen geändert werden, handelt es sich der Sache nach um Deliktsrecht. Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich demnach aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 1 GG (Bürgerliches Recht). Die Nummer 4 betrifft demgegenüber die neue Berichtspflicht des Kraftfahrt-Bundesamtes über von der Versicherungspflicht befreite Fahrzeughalter gegenüber der Kommission der Europäischen Gemeinschaften, so dass die Gesetzgebungskompetenz des Bundes auf Artikel 74 Abs. 1 Nr. 11 und 22 GG (Recht der Wirtschaft, Straßenverkehr) beruht.

Artikel 5 und 6 enthalten Änderungen der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung und der Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle einer entsprechenden Versicherungspflicht (im Folgenden „HPflEGRLDV“). Diese Änderungen betreffen mithin Rechtsverordnungen; die entsprechenden Ermächtigungsgrundlagen finden sich in § 4 Abs. 1 Satz 1 PflVG (für Artikel 5) und den §§ 7a, 8 Abs. 2 und § 8a Abs. 1 des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger (für Artikel 6). Die in Artikel 5 und 6 vorgesehenen Änderungen halten sich im Rahmen der jeweiligen Ermächtigungsgrundlage.

5. Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung

Durch das Gesetz sind keine Auswirkungen von gleichstellungspolitischer Bedeutung zu erwarten.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Pflichtversicherungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1 PflVG)

Die Änderung in § 1 PflVG ist durch die Neukonzeption des § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG bedingt (s. hierzu die Ausführungen zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a). Die bisher in § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe a enthaltene Ausnahme der Kraftfahrzeuge von

der Versicherungspflicht, deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit sechs Kilometer je Stunde nicht übersteigt, soll nun in die Grundnorm des § 1 PflVG überführt werden. Eine sachliche Änderung der geltenden Rechtslage ist damit nicht verbunden: Diese Fahrzeuge sind weiterhin nicht der Versicherungspflicht in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung unterworfen, da der Umstand, dass diese Fahrzeuge durch Maschinenkraft angetrieben werden, wegen ihrer bauartbedingt geringen Geschwindigkeit – eine Geschwindigkeit von 6 km/h entspricht einer erhöhten Schrittgeschwindigkeit – nicht zu einer besonderen Gefährlichkeit führt.

Zu Nummer 2 (§ 2 PflVG)

Durch Buchstabe a wird Absatz 1 Nr. 6 insgesamt neu gefasst.

Der vorgesehene Wegfall von Buchstabe a ist eine Folgeänderung zu der Änderung des § 1 PflVG. Die bisher in Buchstabe a enthaltene Regelung ist nunmehr in § 1 PflVG überführt worden. Die nachfolgenden Buchstaben rücken daher entsprechend auf.

Durch die vorgeschlagene Neufassung des Absatzes 1 Nr. 6 Buchstabe b (künftig Buchstabe a) soll die im Zulassungsrecht im Rahmen der Sechsunddreißigsten Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 22. Oktober 2003 (BGBl. I S. 2085) erfolgte Gleichstellung von Staplern und selbstfahrenden Arbeitsmaschinen auch im Pflichtversicherungsrecht nachvollzogen werden. Aufgrund ihrer konstruktiven Merkmale sind Stapler speziell für das Aufnehmen, Heben, Bewegen und Positionieren von Lasten und damit für den innerbetrieblichen Gebrauch bestimmt, nicht jedoch für den Streckentransport. Daher nehmen Stapler – ähnlich den selbstfahrenden Arbeitsmaschinen – nur selten am öffentlichen Straßenverkehr teil, so dass auch eine versicherungsrechtliche Gleichstellung gerechtfertigt ist.

Der neu angefügte Halbsatz (am Ende) ist im Hinblick auf das Ziel der Richtlinie veranlasst, die angemessene Entschädigung von Unfallopfern sicherzustellen, insbesondere auch dann, wenn das unfallverursachende Fahrzeug auf der Grundlage des Artikels 4 Buchstabe b der 1. KH-Richtlinie von der Versicherungspflicht in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befreit ist.

In der Bundesrepublik Deutschland fallen hierunter die in § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe b PflVG genannten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen und (künftig auch) Stapler sowie die in § 2 Abs. 1 Nr. 6 Buchstabe c PflVG genannten Anhänger. Bei letzteren handelt es sich insbesondere um Anhänger in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben sowie Arbeitsmaschinen (s. § 3 Abs. 2 Nr. 2 FZV). Beide Fahrzeuggruppen sind insoweit erfasst, als sie den Vorschriften über das Zulassungsverfahren nicht unterliegen.

Der neue Halbsatz ordnet an, dass die Halter dieser Fahrzeuge und Anhänger künftig nur dann von der Versicherungspflicht in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung befreit sein sollen, sofern sie eine andere Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, die einen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vergleichbaren Versicherungsschutz gewährt. Zu denken ist insbesondere an die Betriebshaftpflichtversicherung, in der diese Fahrzeuge derzeit ganz überwiegend freiwillig versichert sind. Diese Möglichkeit soll weiterhin erhalten bleiben. Allerdings soll aus Gründen des Opferschutzes ein vergleichbarer Versicherungsschutz hergestellt werden; dazu wird die bisher freiwillige Versicherung zu einer alternativen Pflichtversicherung umgestaltet. Um einen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vergleichbaren Schutz zu bieten, muss die alternative Haftpflichtversicherung einen vergleichbaren Versicherungsinhalt und -umfang sowie vergleichbare Mindestversicherungssummen aufweisen. Durch die Anordnung einer Versicherungspflicht wird außerdem erreicht, dass das Unfallopfer bei pflichtwidriger Nichtversicherung des Kraftfahrzeugs (entweder in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder in einer anderen Haftpflichtversicherung) den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen nach § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 PflVG in Anspruch nehmen kann.

Die durch Buchstabe b in Absatz 2 eingefügten Sätze 3 und 4 dienen der Umsetzung des Artikels 1 Nr. 3 Buchstabe a Nr. i der 5. KH-Richtlinie, der seinerseits Artikel 4 Buchstabe a Unterabsatz 2 Satz 1 der 1. KH-Richtlinie ändert. Nach Artikel 4 Buchstabe a Unterabsatz 2 Satz 1 der 1. KH-Richtlinie sind die Mitgliedstaaten, die bestimmte natürliche und juristische Personen des öffentlichen oder des privaten Rechts von der Versicherungspflicht für Kraftfahrzeuge ausnehmen, verpflichtet sicherzustellen, dass die Schäden, die diesen Personen gehörende Fahrzeuge verursachen, trotz nicht bestehender Versicherung ersetzt werden. Galt diese Verpflichtung bisher nur für die Schäden, die in anderen Mitgliedstaaten verursacht werden (Auslandsfälle), dehnt die 5. KH-Richtlinie sie nunmehr auch auf das Gebiet des Mitgliedstaates aus, der die Ausnahme von der Versicherungspflicht vorsieht (Inlandsfälle).

In der Bundesrepublik Deutschland ist eine Ausnahme von der Versicherungspflicht nach Artikel 4 Buchstabe a Unterabsatz 2 Satz 1 der 1. KH-Richtlinie in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 PflVG für bestimmte Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts vorgesehen, insbesondere für den Bund, die Länder und Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern. Verursachen deren Fahrzeuge im Inland einen Schaden, so bestimmt § 2 Abs. 2 PflVG, dass die von der Versicherungspflicht befreiten Halter, wenn nicht freiwillig eine Haftpflichtversicherung genommen wurde, wie ein Versicherer bei Bestehen einer Haftpflichtversicherung haften.

Ein Vergleich mit der Rechtslage bei Bestehen einer Haftpflichtversicherung zeigt jedoch, dass der Geschädigte nach geltendem Recht schlechter stehen kann, wenn der Halter von der Versicherungspflicht befreit ist: Da der Halter „wie ein Versicherer“ haftet, findet die Vorschrift des § 152 des Gesetzes über den Versicherungsvertrag (im Folgenden „VVG“) Anwendung. Danach haftet der Versicherer nicht, wenn der Versicherungsnehmer vorsätzlich den Eintritt der Tatsache, für die er dem Dritten verantwortlich ist, widerrechtlich herbeigeführt hat. Bei einer Fremdversicherung ist diese Formulierung dahingehend auszulegen, dass damit jede versicherte Person, also in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung auch der mitversicherte Fahrer gemeint ist, auch wenn er nicht Versicherungsnehmer ist (s. BGH NJW 1971, 459).

Führt der Fahrer den Schaden vorsätzlich und widerrechtlich im Sinne des § 152 VVG herbei, so muss der von der Versicherungspflicht befreite Halter nicht für die Ersatzansprüche gegen den Fahrer einstehen. Der Geschädigte kann – bei

Zahlungsunfähigkeit des Fahrers – sogar leer ausgehen, wenn zugleich die Halterhaftung ausscheidet, weil der Halter die Benutzung des Fahrzeugs nicht schuldhaft ermöglicht hat (§ 7 Abs. 3 Satz 1 StVG). Bei Bestehen einer Versicherungspflicht greift hier die in § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 PflVG normierte Ausfallhaftung des Entschädigungsfonds ein. Ihrem Wortlaut nach findet diese Vorschrift jedoch keine Anwendung auf Fahrzeughalter, die von der Versicherungspflicht befreit sind. Um diese – freilich praktisch nur selten auftretende – Haftungslücke zu schließen, wurde dem von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalter durch den neu eingefügten Satz 3 die Berufung auf § 152 VVG versagt. Damit der Geschädigte andererseits aber nicht besser steht als bei einer Haftung des Entschädigungsfonds nach § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 PflVG, ist die Haftung des von der Versicherungspflicht befreiten Fahrzeughalters auf Personen- und Sachschäden beschränkt und durch eine Verweisung auf § 12 Abs. 1 Satz 2 bis 5 ebenfalls subsidiär ausgestaltet.

Zu Nummer 3 (§ 3a PflVG)

Die in Buchstabe a angeordnete Neubildung eines Absatzes 1 aus dem bisherigen Wortlaut der Vorschrift ist durch die Einfügung des neuen Absatzes 2 in § 3a PflVG bedingt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit ist für die Ausdehnung des in Absatz 1 vorgesehenen Verfahrens auf das Verfahren der Schadenregulierung durch das deutsche Grüne-Karte-Büro ein eigener Absatz vorgesehen.

Der durch Buchstabe b in § 3a PflVG neu eingefügte Absatz 2 soll Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie umsetzen, soweit dort ein neuer Artikel 4e Satz 2 der 3. KH-Richtlinie geschaffen wird. Dabei beschränkt sich die Umsetzung auf den neuen Artikel 4e Satz 2 der 3. KH-Richtlinie, da der neue Artikel 4e Satz 1 der 3. KH-Richtlinie seinem Inhalt nach bereits geltendes deutsches Recht ist.

Artikel 4e Satz 1 der 3. KH-Richtlinie sieht vor, dass die Mitgliedstaaten das in Artikel 4 Abs. 6 der 4. KH-Richtlinie vorgesehene Verfahren nunmehr für die Regulierung von Ansprüchen aus allen Unfällen, die durch ein versicherungspflichtiges Fahrzeug verursacht wurden, einführen. Nach diesem Verfahren sind die Versicherungsunternehmen und deren Schadenregulierungsbeauftragte zu verpflichten, spätestens innerhalb von drei Monaten entweder ein mit Gründen versehenes Schadensersatzangebot oder, im Fall der Ablehnung eines Schadensersatzbegehrens, eine mit Gründen versehene Antwort vorzulegen. Eine Umsetzung ist insoweit nicht erforderlich, da der Gesetzgeber bei der Umsetzung der 4. KH-Richtlinie dieses Verfahren – über den unmittelbaren Geltungsbereich der 4. KH-Richtlinie hinaus, die es lediglich zugunsten ausländischer Geschädigter regelte – aus Gründen der Gleichbehandlung auch für reine Inlandsfälle eingeführt hat (§ 3a PflVG).

Artikel 4e Satz 2 der 3. KH-Richtlinie ordnet an, dass die Mitgliedstaaten für die Schadenregulierung von Unfällen durch Grüne-Karte-Büros ebenfalls das Verfahren des Artikels 4 Abs. 6 der 4. KH-Richtlinie einführen. Insofern wird vorgeschlagen, § 3a PflVG um einen neuen Absatz 2 zu ergänzen, der das deutsche Grüne-Karte-Büro derselben Verpflichtung zur Unterbreitung eines begründeten Schadensersatzangebotes innerhalb von drei Monaten bzw. einer begründeten Ablehnungsentscheidung unterwirft, die bisher schon für Versicherungsunternehmen und Schadenregulierungsbeauftragte galt. In der Terminologie lehnt sich die Vorschrift an die in § 12a Abs. 2 Nr. 4 PflVG verwandte Bezeichnung des deutschen Grüne-Karte-Büros an.

Über die Vorgaben der Richtlinie hinaus wird die Verpflichtung zur Unterbreitung eines begründeten Schadensersatzangebotes außerdem auf die Schadenregulierung durch den Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG, dessen Aufgaben durch die Verkehrsopferhilfe e.V. erfüllt werden (§ 1 der 11. Verordnung über den Entschädigungsfonds für Schäden aus Kraftfahrzeugunfällen vom 14. Dezember 1965, BGBl. I. S. 2093), ausgedehnt, um eine einheitliche Handhabung der Schadenregulierung sicherzustellen. In der Praxis haben das deutsche Grüne-Karte-Büro sowie die Verkehrsopferhilfe e.V. bei der Schadenregulierung ohnehin schon freiwillig die Fristen des § 3a Nr. 1 PflVG beachtet.

Zu Nummer 4 (§ 4 PflVG)

Durch die Neufassung der Sätze 1 und 2 des Absatzes 2 wird Artikel 2 der 5. KH-Richtlinie umgesetzt, soweit dieser einen neuen Artikel 1 Abs. 3 der 2. KH-Richtlinie vorsieht. Nach der letztgenannten Regelung sollen die Mindesthöhen der Versicherungssummen für Personenschäden und Sachschäden alle fünf Jahre anhand des Europäischen Verbraucherpreisindexes überprüft und automatisch angepasst werden. Die angepassten Beträge sollen im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden. Die in § 4 Abs. 2 Satz 2 PflVG vorgesehene Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium der Justiz, die in der Anlage zu § 4 PflVG enthaltenen Mindesthöhen der Versicherungssummen zu ändern, war daher auf diesen Fall auszudehnen. Auf diese Weise können die in der Richtlinie vorgesehenen Anpassungen der Mindestversicherungssummen an den Europäischen Verbraucherpreisindex auf nationaler Ebene nachvollzogen werden.

Zu Nummer 5 (§ 5 PflVG)

Die in Buchstabe a vorgesehene Erweiterung des Kontrahierungszwangs der Versicherungsunternehmen in Absatz 2 ist durch die Änderung des § 13a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 VAG bedingt, der seinerseits Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie umsetzt. Die neue Regelung sieht vor, dass bei dem Erwerb von Fahrzeugen zur Überführung in einen anderen Mitgliedstaat das zu versichernde Risiko künftig dem Bestimmungsmitgliedstaat zugeordnet wird. Ziel der Richtlinienbestimmung ist, Personen, die Fahrzeuge von einem Mitgliedstaat in einen anderen überführen wollen, den Zugang zu Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungen im Bestimmungsmitgliedstaat zu erleichtern (s. hierzu die Ausführungen zu Artikel 2 Nr. 2).

Nach der geltenden Regelung in § 5 Abs. 2 ist ein Versicherungsunternehmen allerdings nicht verpflichtet, solche Kraftfahrzeuge auch tatsächlich zu versichern. Vielmehr besteht der dort geregelte Kontrahierungszwang nur gegenüber Haltern von Kraftfahrzeugen mit regelmäßigem Standort im Inland. Die zu überführenden Fahrzeuge haben aber gerade (noch) keinen regelmäßigen Standort im Inland, so dass sie von der Regelung nicht erfasst werden. Der Kontrahierungszwang der Versicherungsunternehmen war daher auf diese Fälle auszudehnen.

Die in Buchstabe b vorgeschlagene Ergänzung des Absatzes 7 um einen Satz 2 dient der Umsetzung von Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie, soweit dieser einen neuen Artikel 4b der 3. KH-Richtlinie vorsieht. Ziel der 5. KH-Richtlinie ist insofern, den Wechsel des Versicherungsnehmers zwischen verschiedenen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherern zu erleichtern. Der Versicherungsnehmer soll jederzeit in die Lage versetzt werden, einem Versicherungsunternehmen, mit dem er einen neuen Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrag abschließen möchte, seine Schadensfreiheit oder Art und Umfang möglicher gegen ihn geltend gemachter Schadensersatzansprüche während der Dauer des alten Vertrags nachweisen zu können. § 5 Abs. 7 PflVG hat bisher nur eine entsprechende Verpflichtung des Versicherungsunternehmens bei Beendigung des Versicherungsverhältnisses normiert. Die neue Regelung in Satz 2 begründet einen entsprechenden Anspruch des Versicherungsnehmers nun jederzeit während des Versicherungsverhältnisses. Außerdem wird die von Artikel 4b Satz 2 der 3. KH-Richtlinie geforderte Frist von 15 Tagen zur Erteilung der Bescheinigung eingeführt.

Zur Präzisierung der Art der Schäden, die in der Bescheinigung aufzuführen sind, wurde auf die bisherige Regelung in § 5 Abs. 7 PflVG verwiesen. Der neue Artikel 4b Satz 1 der 3. KH-Richtlinie umschreibt diese zwar lediglich mit „Haftungsansprüchen Dritter betreffend Fahrzeuge, die durch den Versicherungsvertrag zumindest während der fünf letzten Jahre der vertraglichen Beziehung gedeckt waren“. Weder das Dokumentationsinteresse des Versicherungsnehmers noch das Informationsinteresse des möglichen neuen Versicherers gebieten indes, unter die in der Bescheinigung aufzuführenden Schäden jeden gemeldeten Schaden zu fassen. Es ist vielmehr ausreichend, nur solche aufzuführen, die auch tatsächlich zu einer Schadenzahlung oder „qualifizierten“ Schadenrückstellung geführt haben. Ferner wurde – in Anlehnung an § 5 Abs. 7 PflVG – der zu dokumentierende Zeitraum nicht auf die von der Richtlinie „zumindest“ geforderten fünf Jahre beschränkt, sondern zugunsten der Versicherungsnehmer auf die gesamte Vertragslaufzeit ausgedehnt.

Einer gesetzlichen Regelung zur Umsetzung der in dem neuen Artikel 4b der 3. KH-Richtlinie vorgesehenen Möglichkeit, die Bescheinigung durch eine besondere Stelle – etwa eine Gemeinschaftseinrichtung der Versicherungsunternehmen – übermitteln zu lassen, bedurfte es nicht. Eine Ermächtigung der Versicherungsunternehmen zur Übermittlung der Versichertendaten an eine solche Gemeinschaftseinrichtung ist nicht erforderlich, da § 11 des Bundesdatenschutzgesetzes auch schon bisher erlaubt, dass eine solche Gemeinschaftseinrichtung die Daten im Auftrag der Versicherungsunternehmen erhebt, verarbeitet oder nutzt.

Zu Nummer 6 (§ 7 PflVG)

Die Verweisung auf § 29c der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung muss entfallen, da diese Vorschrift zum 1. März 2007 durch die Verordnung zur Neuordnung des Rechts der Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 25. April 2006 (BGBl. I S. 988) aufgehoben wurde. An die Stelle dieser Vorschrift tritt § 25 Abs. 1 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (im Folgenden „FZV“), auf den als nachgeordnetes Recht nicht mehr verwiesen werden soll. Inhalt und Umfang der Ermächtigung werden daher nunmehr eigenständig in § 7 Nr. 3 PflVG geregelt.

Zu Nummer 7 (§ 8a PflVG)

Die Erweiterung des Kreises der Auskunftsberechtigten gegenüber der Auskunftsstelle um den Versicherer des Geschädigten im einleitenden Satzteil des Absatzes 1 durch Buchstabe a Doppelbuchstabe aa soll Artikel 5 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie umsetzen. In dieser Richtlinienbestimmung, die einen neuen Artikel 6a in die 4. KH-Richtlinie einfügt, wird den Mitgliedstaaten aufgegeben, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die rechtzeitige Bereitstellung der für die Schadenregulierung notwendigen grundlegenden Daten an die Opfer, ihre Versicherer oder ihre gesetzlichen Vertreter zu erleichtern. Ein wesentlicher Teil dieser grundlegenden Daten (so etwa Name und Anschrift des Fahrzeughalters, Name und Anschrift des Versicherers und Nummer der Versicherungspolice) wird dem Geschädigten bereits über die in Umsetzung der 4. KH-Richtlinie in § 8a PflVG geschaffene Auskunftsstelle zugänglich gemacht. Dabei hat sich der deutsche Gesetzgeber von vornherein dafür entschieden, über den unmittelbaren Geltungsbereich der 4. KH-Richtlinie hinaus den Aufgabenbereich der Auskunftsstelle nicht nur auf Auslandsfälle (Anfragen deutscher Geschädigter zu Unfällen im Ausland bzw. ausländischer Geschädigter zu Unfällen im Inland) zu beschränken, sondern auch auf reine Inlandsfälle auszudehnen. Aus diesem Grund ist auch eine Umsetzung des Artikels 4 Nr. 5 der 5. KH-Richtlinie entbehrlich, die diese Erweiterung auf inländische Geschädigte nunmehr fordert. Da der einleitende Satzteil des Absatzes 1 aber nur die „Geschädigten“ erwähnt, war in Umsetzung des Artikels 5 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie der Begriff der „Versicherer“ zu ergänzen, um diesen ein eigenes Auskunftsrecht gegenüber der Auskunftsstelle einzuräumen. Demgegenüber war eine Erweiterung auf die in Artikel 5 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie ebenfalls erwähnten „gesetzlichen Vertreter“ nicht erforderlich, weil diese nach deutschem Recht ohnehin ein dem Vertretenen zustehendes Auskunftsrecht ausüben dürfen.

Über die Vorgaben des Artikels 5 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie hinaus wurden auch dem deutschen Grüne-Karte-Büro sowie der Verkehrsopferhilfe e.V. in ihrer Eigenschaft als Entschädigungsfonds nach § 12 PflVG ein eigenes Auskunftsrecht gegenüber der Auskunftsstelle eingeräumt, um die Voraussetzungen und das Verfahren der Schadenregulierung gesetzlich einheitlich zu gestalten. In der Praxis erhalten diese Stellen ohnehin schon Auskünfte von der Auskunftsstelle.

Während der Beratungen zur 5. KH-Richtlinie forderte das Europäische Parlament im Zusammenhang mit den Auskunftsrechten der Betroffenen darüber hinaus, dass den Verkehrsopfern über eine Zentralstelle oder Webseite die Unfallprotokolle der Polizeidienststellen zugänglich gemacht werden (s. Änderungsantrag Nr. 24 der Legislativen Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien 72/166/EWG, 84/5/EWG, 88/357/EWG und 90/232/EWG des Rates sowie der Richtlinie 2000/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vom 22. Oktober 2003 (P5-TA-PROV (2003)0446)). Die Nor-

mierung einer Verpflichtung der Mitgliedstaaten zur Einrichtung einer Zentralstelle, die Einsicht in Polizeiprotokolle gewährt, lehnte der Rat jedoch – insbesondere aus Gründen des Datenschutzes – als schwer umsetzbar und über die Ziele der Richtlinie hinausgehend ab. Als Kompromisslösung einigte man sich schließlich darauf, den Mitgliedstaaten aufzugeben, die rechtzeitige Bereitstellung der „für die Schadenregulierung notwendigen grundlegenden Daten“ zu erleichtern. Nur „gegebenenfalls“ sollen diese in jedem Mitgliedstaat in elektronischer Form in einem Zentralregister erfasst und den Unfallbeteiligten zugänglich gemacht werden.

Das Akteneinsichtsrecht des Verletzten in Polizeiprotokolle, die im Rahmen von Straf- oder Bußgeldverfahren gefertigt werden, ist in § 406e der Strafprozessordnung (im Folgenden „StPO“) bzw. § 46 Abs. 1 und Abs. 3 Satz 4 Halbsatz 2 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten (im Folgenden „OWiG“) i. V. m. § 406e StPO unter Berücksichtigung der Interessen aller am Verfahren beteiligten Personen angemessen und ausreichend geregelt. Insbesondere wird dem Verletzten, der ein berechtigtes Interesse an der Akteneinsicht schlüssig darlegen kann, in der Regel über einen Rechtsanwalt Akteneinsicht gewährt, wenn nicht überwiegende schutzwürdige Interessen anderer Personen entgegenstehen oder eine Gefährdung des Untersuchungszwecks oder eine Verfahrensverzögerung zu befürchten ist. Ein berechtigtes Interesse liegt unter anderem dann vor, wenn der Verletzte bürgerlich-rechtliche Ansprüche verfolgt (Karlsruher Kommentar zum OWiG/Lampe, 3. A. 2006, § 46 Rn. 47d). Im Bußgeldverfahren ist Verletzter in diesem Sinne jeder, der durch die Ordnungswidrigkeit unmittelbar an seinem Körper, Eigentum oder Vermögen geschädigt wurde (Karlsruher Kommentar zum OWiG/Lampe, 3. A. 2006, § 46 Rn. 47a). Ein weiterer Umsetzungsbedarf besteht daher im deutschen Recht nicht.

Durch die in Buchstabe a Doppelbuchstabe bb angeordnete Aufhebung des Absatzes 1 Nr. 4 wird Artikel 5 Nr. 3 der 5. KH-Richtlinie umgesetzt, der seinerseits Artikel 5 Abs. 1 Buchstabe a Nr. 2 Nr. ii der 4. KH-Richtlinie aufhebt. Künftig soll die Auskunftsstelle bei Fahrzeugen, deren Halter nach Artikel 4 Buchstabe b der 1. KH-Richtlinie (im deutschen Recht § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG) von der Versicherungspflicht befreit sind, nicht mehr die Nummer der Grünen Karte oder der Grenzversicherungspolice für Auskunftsbegehren vorhalten und auf Anfrage übermitteln müssen.

Bisher hatten die Mitgliedstaaten das Recht, bei der Einreise dieser Fahrzeuge vom Fahrzeughalter den Besitz einer gültigen Grünen Karte oder den Abschluss einer Grenzversicherung zu fordern (Artikel 4 Buchstabe b der 1. KH-Richtlinie a. F.). Da das Vorliegen dieser Dokumente wegen der Abschaffung der Kontrollen an den Binnengrenzen der Gemeinschaft ohnehin nicht mehr geprüft werden konnte, beschreitet die 5. KH-Richtlinie einen neuen Weg: Den Mitgliedstaaten, die weiterhin Halter von bestimmten Fahrzeugen von der Versicherungspflicht ausnehmen wollen, wird aufgegeben sicherzustellen, dass die Geschädigten von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, eine angemessene Entschädigung erhalten (s. hierzu die Ausführungen zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a). Im Gegenzug entfällt das Recht der Mitgliedstaaten, bei der Einreise den Besitz einer Grünen Karte oder den Abschluss einer Grenzversicherung zu fordern, wenn das Fahrzeug nicht Gegenstand einer Versicherungspflicht ist. Eine Auskunft über die Nummer einer Grünen Karte oder einer Grenzversicherungspolice ist daher für den Geschädigten in Zukunft ohne Belang.

Buchstabe a Doppelbuchstabe cc enthält eine Folgeänderung, die durch die Streichung des bisherigen Absatzes 1 Nr. 4 und dadurch bedingte Neunummerierung des bisherigen Absatzes 1 Nr. 5 erforderlich ist.

Durch Buchstabe b soll in Absatz 2 Satz 1 die volle Bezeichnung und die Fundstelle der 4. KH-Richtlinie ergänzt werden, die an dieser Stelle im Gesetzestext zum ersten Mal zitiert wird.

Zu Nummer 8 (§ 12 PflVG)

Buchstabe a Doppelbuchstabe aa dient der Umsetzung von Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b der 5. KH-Richtlinie. Da die Mitgliedstaaten bei der Einreise von Fahrzeugen, deren Halter gemäß Artikel 4 Buchstabe b der 1. KH-Richtlinie von der Versicherungspflicht befreit sind, nun nicht mehr den Besitz einer Grünen Karte oder den Abschluss einer Grenzversicherung fordern können (s. hierzu die Ausführungen zu Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb), soll die angemessene Entschädigung der Unfallopfer auf andere Weise sichergestellt werden. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b der 5. KH-Richtlinie sieht deshalb die Möglichkeit vor, den Geschädigten von Unfällen, die durch diese Fahrzeuge verursacht werden, einen Schadensersatzanspruch gegen den Entschädigungsfonds des Unfallmitgliedstaats einzuräumen. Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b der 5. KH-Richtlinie spricht hier zwar von der „Entschädigungsstelle“ als Anspruchsgegner und Rückgriffsberechtigten; die Bezugnahme auf die 2. KH-Richtlinie in Erwägungsgrund 8 macht aber deutlich, dass der Entschädigungsfonds im Sinne des Artikels 1 Abs. 4 der 2. KH-Richtlinie gemeint ist.

Der neue Absatz 1 Satz 1 Nr. 2a begründet einen solchen Schadensersatzanspruch gegen den deutschen Entschädigungsfonds, wenn ein Fahrzeug, dessen Halter nach dem Recht eines anderen Mitgliedstaats von der Versicherungspflicht befreit ist, im Inland einen Unfall verursacht. Leistet der deutsche Entschädigungsfonds auf der Grundlage dieser Bestimmung Schadensersatz, so soll er nach den Vorgaben des Artikels 1 Nr. 3 Buchstabe b der 5. KH-Richtlinie einen Rückgriffsanspruch gegen den Entschädigungsfonds des Mitgliedstaats haben, in dem das unfallverursachende Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat. Dieser Rückgriffsanspruch ist in dem Recht des jeweiligen Standortmitgliedstaats zu regeln. Eine Regelung des spiegelbildlichen Falls (Rückgriff des Entschädigungsfonds eines anderen Mitgliedstaats als Entschädigungsfonds des Unfallmitgliedstaats gegen den deutschen Entschädigungsfonds für den von einem Fahrzeug verursachten Schaden, dessen Halter nach deutschem Recht nicht der Versicherungspflicht in der Kraftfahrzeug-Haftpflicht unterliegt) ist nicht erforderlich, da durch die vorgeschlagene Neufassung des § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG sichergestellt ist, dass die dort genannten Fahrzeuge entweder in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung oder in einer vergleichbaren anderen Haftpflichtversicherung versichert sind.

Buchstabe a Doppelbuchstabe bb hat lediglich klarstellende Funktion. Er ergänzt Absatz 1 Satz 2, um gesetzlich festzu-

schreiben, dass der Geschädigte die Erfolglosigkeit seiner bisherigen Bemühungen, Ersatz zu erhalten – etwa wegen Zahlungsunfähigkeit oder Zahlungsunwilligkeit des Schädigers – gegenüber dem Entschädigungsfonds nicht nachweisen, sondern lediglich glaubhaft machen muss. Dass Glaubhaftmachung ausreicht, wurde bereits durch Artikel 3 der 3. KH-Richtlinie, der seinerseits Artikel 1 Abs. 4 Satz 3 der 2. KH-Richtlinie ändert, angeordnet. Eine gesetzliche Regelung zur Umsetzung dieser Richtlinienbestimmung wurde damals nicht für erforderlich gehalten, da der Entschädigungsfonds in der Praxis stets nur Glaubhaftmachung forderte. Um diesen Rechtszustand, der bis heute fortbesteht, für die Geschädigten transparenter zu machen, soll nun eine ausdrückliche Regelung in § 12 Abs. 1 Satz 2 PflVG aufgenommen werden.

In Buchstabe b wird Artikel 2 der 5. KH-Richtlinie umgesetzt, soweit dieser Artikel 1 Abs. 6 der 2. KH-Richtlinie neu fasst.

In Satz 2 wird der bisher nach § 12 Abs. 2 Satz 3 PflVG bei Unfällen von nicht ermittelten Fahrzeugen geltende Selbstbehalt von 500 Euro für „sonstige Sachschäden", d. h. alle Sachschäden, die keine Fahrzeugschäden sind, auf Fahrzeugschäden ausgedehnt. Der Selbstbehalt gilt damit nunmehr für alle Arten von Sachschäden, die durch nicht ermittelte Fahrzeuge verursacht wurden.

Bisher bestand eine Haftung des Entschädigungsfonds bei Unfällen von nicht ermittelten Fahrzeugen allein für „sonstige Sachschäden" (§ 12 Abs. 2 Satz 3 PflVG) – so dass auch nur hier eine Selbstbehaltsregelung erforderlich war – während Fahrzeugschäden gänzlich von einer Erstattung ausgenommen waren. Diese Differenzierung fehlt auf der Ebene des Gemeinschaftsrechts: Dieses erlaubte vielmehr bislang in Artikel 1 Abs. 4 der 2. KH-Richtlinie, die Haftung des Entschädigungsfonds bei Unfällen von nicht ermittelten Fahrzeugen für alle Arten von Sachschäden einzuschränken oder auszuschließen. Der Grund für diese unterschiedliche Behandlung von Personen- und Sachschäden in der 2. KH-Richtlinie war, dass bei Sachschäden ein erhöhtes Betrugsrisiko befürchtet wurde. Im Rahmen der 5. KH-Richtlinie wurde diese Bestimmung nun dahingehend abgeändert, dass eine Haftung für Sachschäden, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht werden, jedenfalls dann nicht mehr ausgeschlossen werden darf, wenn der Entschädigungsfonds wegen desselben Unfalls Schadensersatz wegen beträchtlicher Personenschäden geleistet hat. In diesem Fall müsse das Betrugsrisiko hinter dem Interesse des Opfers an einer angemessenen und umfassenden Entschädigung zurücktreten. In Umsetzung dieser Vorgabe führt Satz 3 daher erstmals eine (eingeschränkte) Haftung des Entschädigungsfonds für Fahrzeugschäden ein, die durch ein nicht ermitteltes Fahrzeug verursacht werden. Um die finanzielle Belastung des Entschädigungsfonds in einem angemessenen Rahmen zu halten, ist im Gegenzug der Selbstbehalt auf Fahrzeugschäden auszudehnen.

Satz 3 beinhaltet nunmehr eine Unterausnahme zu Satz 2. Er normiert als weitere einschränkende Voraussetzung für die Haftung des Entschädigungsfonds für Fahrzeugschäden, dass der Entschädigungsfonds aufgrund desselben Ereignisses zur Leistung einer Entschädigung wegen der Tötung einer Person oder der erheblichen Verletzung des Körpers oder der Gesundheit des Ersatzberechtigten oder eines Fahrzeuginsassen dieses Fahrzeugs verpflichtet sein muss.

Dabei ist der Begriff der „erheblichen Verletzung" bewusst in Abgrenzung zu dem der „besonderen Schwere der Verletzung" des § 12 Abs. 2 Satz 1 PflVG gewählt worden. Während unter letzterem eine Verletzung zu verstehen ist, die zu einer dauernden und erheblichen Beeinträchtigung der körperlichen Funktionen des Geschädigten führt, soll bei der „erheblichen" Verletzung ein geringerer Beeinträchtigungsgrad ausreichen. Die Verletzung muss lediglich eine solche Schwere aufweisen, dass unter gewöhnlichen Umständen nicht mit einem Betrugsfall gerechnet werden kann. Dabei muss nicht zwingend der Ersatzberechtigte selbst die erhebliche Verletzung erleiden. Der Entschädigungsfonds soll vielmehr auch dann haften, wenn eine solche bei einem (anderen) Fahrzeuginsassen des Fahrzeugs, für das Ersatz des Fahrzeugschadens verlangt wird, vorliegt. Da der Ersatzberechtigte regelmäßig in einer Nähebeziehung zu den Personen steht, die sein Fahrzeug nutzen, ist auch hier das Betrugsrisiko deutlich vermindert.

Zu Nummer 9 (§ 12a PflVG)

Die volle Bezeichnung und die Fundstelle der 2. KH-Richtlinie kann an dieser Stelle gestrichen werden, da diese nunmehr in § 4 Abs. 2 Satz 3 Nr. 2 PflVG zitiert wird.

Zu Nummer 10 (§ 12b PflVG)

Die volle Bezeichnung und die Fundstelle der 4. KH-Richtlinie kann an dieser Stelle gestrichen werden, da diese nunmehr in § 8a Abs. 2 Satz 1 PflVG zitiert wird.

Zu Nummer 11 (Anlage zu § 4 Abs. 2 PflVG, Mindestversicherungssummen)

Durch die in Buchstabe a vorgeschlagene Neufassung der Nummer 1 wird Artikel 2 der 5. KH-Richtlinie umgesetzt, soweit dieser einen neuen Artikel 1 Abs. 2 der 2. KH-Richtlinie vorsieht. Ziel dieser Richtlinienbestimmung ist, die Mindestversicherungssummen der 2. KH-Richtlinie nicht nur zur Berücksichtigung der Inflation zu aktualisieren, sondern gemeinschaftsweit real zu erhöhen, damit auch Unfallopfer mit schwersten Verletzungen angemessen entschädigt werden. In Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a der 2. KH-Richtlinie wird dabei den Mitgliedstaaten die Option eröffnet, die Mindestversicherungssummen für Personenschäden entweder in Höhe von mindestens 1 Mio. Euro je Unfallopfer oder in Höhe von mindestens 5 Mio. Euro je Schadensfall festzulegen. Eine Verknüpfung beider Möglichkeiten, wie sie bisher in Nummer 1 Buchstabe a der Anlage zu § 4 Abs. 2 geregelt war (2,5 Mio. Euro je Unfallopfer, maximal 7,5 Mio. Euro je Schadensfall), ist nicht vorgesehen (s. hierzu S. 3 der Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 27. Oktober 2006 (MARKT/2531/06)).

Mit dem vorgeschlagenen Buchstaben a fällt die Entscheidung zugunsten einer Festlegung der Mindestversicherungssumme je Schadensfall, wobei diese unter Beibehaltung des bisherigen Betrags auf 7,5 Mio. Euro festgesetzt wird. Ein Konflikt mit der 5. KH-Richtlinie entsteht dadurch nicht, da diese erlaubt, über die dort vorgesehenen Mindestversicherungsbeträge hinauszugehen. Die Orientierung am Scha-

densfall hat zwei Vorteile: Sie stellt das Unfallopfer in den – weitaus häufigsten – Fällen besser, in denen nicht mehrere Opfer bei demselben Unfall schwerste Verletzungen erleiden. Das einzige Unfallopfer kann nämlich die Gesamtsumme von 7,5 Mio. Euro voll ausschöpfen. Andererseits ermöglicht die Festlegung einer Mindestversicherungssumme je Schadensfall den Versicherern, ihr Risiko zutreffend zu kalkulieren.

In dem neuen Buchstaben b wird die Mindestversicherungssumme für Sachschäden unter Übernahme des in der Richtlinie vorgesehenen Betrags auf 1 Mio. Euro je Schadensfall festgesetzt.

In Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa und Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe aaa werden die bisher vorgesehenen Erhöhungen der Mindestversicherungssumme für Sachschäden bei Kraftfahrzeugen, die der Beförderung von Personen dienen und mehr als neun Plätze aufweisen, in Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Buchstabe b Doppelbuchstabe bb gestrichen. Durch die Verdoppelung der Mindestversicherungssumme für Sachschäden in Nummer 1 Buchstabe b der Anlage zu § 4 Abs. 2 werden zugunsten der Geschädigten ausreichende Beträge bereitgestellt, eine weitere Erhöhung ist nicht erforderlich.

Die in Buchstabe b Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe bbb und Doppelbuchstabe bb Dreifachbuchstabe bbb angeordnete Neunummerierung ist durch die Streichung der bisherigen Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und Buchstabe b Doppelbuchstabe bb bedingt.

Zu Artikel 2 (Änderung des Versicherungsaufsichtsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 7b VAG)

Die Änderung in Absatz 3 Satz 3 des Versicherungsaufsichtsgesetzes (im Folgenden „VAG“) ist eine Folgeänderung, die durch die Einfügung eines neuen Absatzes 1 in § 3a PflVG veranlasst ist.

Zu Nummer 2 (§ 13a VAG)

Die Änderung in Absatz 2 Satz 2 Nr. 2 beruht auf Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie, soweit dort ein neuer Artikel 4a Abs. 1 der 3. KH-Richtlinie geschaffen wird.

Diese Vorschrift führt eine Ausnahme von der allgemeinen Regelung zum Ort der Risikobelegenheit bei der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ein. Grundsätzlich bestimmt das Gemeinschaftsrecht bei der Versicherung von zugelassenen Fahrzeugen aller Art den Zulassungsmitgliedstaat als den Mitgliedstaat, in dem das Risiko belegen ist (Artikel 2 Buchstabe d zweiter Gedankenstrich der Richtlinie 88/357/EWG). Hiervon soll nunmehr eine Ausnahme gelten: Wird ein Fahrzeug von einem Mitgliedstaat in einen anderen überführt, ist während eines Zeitraums von 30 Tagen nach Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen, in dem das Risiko belegen ist.

Ziel der neuen Richtlinienbestimmung ist, den Erhalt von Versicherungsschutz im Bestimmungsmitgliedstaat zu erleichtern, auch wenn das Fahrzeug dort noch nicht zugelassen ist. Auf diese Weise soll der Erwerb von gebrauchten Fahrzeugen oder Neufahrzeugen, die zuvor in einem anderen Mitgliedstaat zugelassen waren, vereinfacht werden, damit Unionsbürger von den Preisunterschieden der Fahrzeugmärkte der verschiedenen Mitgliedstaaten profitieren können. Bisher musste während der Fahrt vom Ausfuhrmitgliedstaat zum Bestimmungsmitgliedstaat das Fahrzeug durch ein Unternehmen versichert sein, das im Ausfuhrmitgliedstaat zur Ausübung des Versicherungsgeschäfts zugelassen war. Ferner musste diese Versicherung, was häufig nicht der Fall war, Versicherungsdeckung im Bestimmungsmitgliedstaat bis zur erneuten Zulassung des Fahrzeugs im Bestimmungsmitgliedstaat gewähren. Gemeinschaftsweit mussten deshalb häufig kurzfristige Versicherungen, die im Verhältnis sehr viel teurer als eine Versicherung mit normaler Laufzeit sind, abgeschlossen werden. In einigen Mitgliedstaaten war es schwer, überhaupt Unternehmen zu finden, die einen solchen Versicherungsschutz anbieten. Indem die 5. KH-Richtlinie das zu versichernde Risiko dem Bestimmungsmitgliedstaat zuordnet, ermöglicht sie dem Käufer, zum Zwecke der Überführung eines Fahrzeugs von vornherein eine Versicherung im Bestimmungsmitgliedstaat abzuschließen. Unter dem Begriff „Bestimmungsmitgliedstaat“ ist dabei nach Sinn und Zweck des neuen Artikels 4a Abs. 1 der 3. KH-Richtlinie der Mitgliedstaat zu verstehen, in dem das überführte Fahrzeug künftig seinen gewöhnlichen Standort haben soll.

Die Umsetzung der neuen Regelung erfordert eine Änderung des § 13a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 VAG, da hier für die Abgrenzung, wann Versicherungsunternehmen das Versicherungsgeschäft über eine Niederlassung oder im Dienstleistungsverkehr betreiben, auf den Ort der Risikobelegenheit abgestellt wird. Dabei wird die Definition des Mitgliedstaates der Risikobelegenheit aus der Richtlinie 88/357/EWG übernommen. Die durch die 5. KH-Richtlinie für die „Überführungsfälle“ nunmehr vorgesehene Ausnahmeregelung – Zuordnung des Ortes der Risikobelegenheit zum Bestimmungsmitgliedstaat – muss daher auch an dieser Stelle nachvollzogen werden. Dies führt dazu, dass bei Abschluss einer Versicherung im Bestimmungsmitgliedstaat für die Überführung eines Fahrzeugs das Versicherungsunternehmen des Bestimmungsmitgliedstaats kein Versicherungsgeschäft im Dienstleistungsverkehr betreibt. Es muss mithin nicht die Voraussetzungen zum Betreiben des Dienstleistungsverkehrs im Ausfuhrmitgliedstaat erfüllen.

Zu Artikel 3 (Änderung des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag)

Die Änderung in Artikel 7 Abs. 2 Nr. 2 des Einführungsgesetzes zu dem Gesetz über den Versicherungsvertrag (im Folgenden „EGVVG“) ist, wie die vorstehende Änderung des § 13a Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 VAG, auf Artikel 4 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie zurückzuführen, soweit dort ein neuer Artikel 4a Abs. 1 der 3. KH-Richtlinie geschaffen wird. Hinsichtlich des Hintergrundes dieser Richtlinienbestimmung wird auf die Ausführungen zu Artikel 2 Nr. 2 verwiesen.

Die durch die 5. KH-Richtlinie geschaffene Ausnahmeregelung für die Bestimmung des Mitgliedstaats der Risikobelegenheit in den Fällen, in denen ein Fahrzeug nach Erwerb in einen anderen Mitgliedstaat überführt werden soll, hat auch Auswirkungen auf das auf den Versicherungsvertrag anwendbare Recht. Richtlinie 88/357/EWG enthält zahlreiche Kollisionsnormen des Europäischen Internationalen Versi-

cherungsvertragsrechts, die in den Artikeln 7 ff. EGVVG umgesetzt worden sind. Maßgebliches Anknüpfungsmoment ist der Mitgliedstaat der Risikobelegenheit, dessen Definition in den Artikeln 7 Abs. 2 EGVVG im Wesentlichen von der Richtlinie 88/357/EWG übernommen wurde. Die nun durch die 5. KH-Richtlinie geschaffene Ausnahmeregelung für „Überführungsfälle“ muss daher auch in Artikel 7 Abs. 2 Nr. 2 EGVVG Niederschlag finden. Dies hat zur Folge, dass bei Abschluss eines Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsvertrags zum Zwecke der Überführung eines in einem anderen Mitgliedstaat zugelassenen Fahrzeugs während eines Zeitraums von 30 Tagen nach Abnahme des Fahrzeugs durch den Käufer der Bestimmungsmitgliedstaat als der Mitgliedstaat anzusehen ist, in dem das Risiko belegen ist. Im Ergebnis führt dies dazu, dass in den „Überführungsfällen“ auch im Hinblick auf das anzuwendende Recht das Versicherungsverhältnis künftig regelmäßig dem Bestimmungsmitgliedstaat zugeordnet wird.

Zu Artikel 4 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 12 StVG)

Die in Buchstabe a vorgeschlagene Neufassung des Absatzes 1, durch die die Haftungshöchstbeträge der straßenverkehrsrechtlichen Gefährdungshaftung erhöht werden, ist durch Artikel 2 der 5. KH-Richtlinie bedingt, der die Mindestversicherungssummen in Artikel 1 Abs. 2 der 2. KH-Richtlinie erhöht. Denn nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 14. September 2000, Rechtssache C 348/98) ist es nicht zulässig, wenn die Haftungshöchstbeträge des nationalen Rechts unter den in der 2. KH-Richtlinie festgesetzten Mindestversicherungssummen liegen. Obwohl das Gemeinschaftsrecht den Mitgliedstaaten nicht vorgibt, ein System der Gefährdungshaftung zu unterhalten, gilt dies, so der Europäische Gerichtshof, auch für Haftungshöchstbeträge, die allein die Gefährdungshaftung betreffen, selbst wenn daneben eine unbeschränkte Verschuldenshaftung eingreift.

In der neuen Nummer 1 Halbsatz 1 wird daher der Haftungshöchstbetrag für Personenschäden im Rahmen der Gefährdungshaftung auf die nunmehr in Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a der 2. KH-Richtlinie vorgesehene Mindestversicherungssumme von 5 Mio. Euro je Schadensfall festgesetzt. Der bisher vorgesehene individuelle Haftungshöchstbetrag von 600 000 Euro (§ 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG), verbunden mit einem globalen Haftungshöchstbetrag von 3 Mio. Euro je Schadensfall (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 1 StVG), wird damit durch einen globalen Haftungshöchstbetrag von 5 Mio. Euro ersetzt. Der individuelle Haftungshöchstbetrag fällt ersatzlos weg, da der neue Artikel 1 Abs. 2 Buchstabe a der 2. KH-Richtlinie nur erlaubt, die Mindestversicherungssumme entweder je Unfallopfer oder je Schadensfall festzusetzen. Die bisher im deutschen Haftungsrecht vorgesehene Kombination eines individuellen und eines globalen Haftungshöchstbetrags mit der Folge, dass bis zur Erreichung der globalen Haftungshöchstsumme immer die geringere individuelle Haftungshöchstsumme gilt, ist damit nicht mehr zulässig.

Die neue Regelung führt zu einer doppelten Besserstellung der Unfallopfer: Für die ganz überwiegende Zahl der Unfälle, in denen nur eine oder wenige Personen schwerste Verletzungen erleiden, steht eine erheblich höhere Summe als die bisherigen 600 000 Euro pro Person zur Verfügung, da zur Befriedigung der Ansprüche der Unfallopfer die volle Summe von 5 Mio. Euro ausgeschöpft werden kann. Darüber hinaus wurde der bisher geltende globale Haftungshöchstbetrag von 3 Mio. auf 5 Mio. Euro erhöht.

Da das Gemeinschaftsrecht allein einen Kapitalbetrag als Haftungshöchstbetrag vorgibt, muss der bisher in § 12 Abs. 1 Nr. 2 StVG neben dem Kapitalbetrag vorgesehene jährliche Rentenbetrag als Haftungshöchstgrenze entfallen. Andernfalls würde ein Kapitalisierungsfaktor vorausgesetzt, der europarechtlich nicht vorgegeben ist und der daher nicht gewährleistet, dass der vorgegebene Kapitalbetrag auch im Einzelfall tatsächlich zur Verfügung steht. Künftig soll daher allein der als Kapitalbetrag festgelegte Haftungshöchstbetrag für eine etwaige Rentenzahlungsverpflichtung maßgeblich sein, was freilich für den Rechtsanwender bedeutet, dass er den Kapitalwert der Rente im Einzelfall ermitteln muss. Dies stellt der neue Satz 2 nochmals ausdrücklich klar.

Nummer 1 Halbsatz 2 sieht eine Erhöhung der Haftungshöchstsumme für den Fall der entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung vor, wenn mehr als acht beförderte Personen verletzt oder getötet werden. Bisher galt nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 Halbsatz 2 StVG zugunsten verletzter oder getöteter beförderter Personen die globale Haftungshöchstgrenze von 3 Mio. Euro nicht, so dass alleine die individuelle Haftungshöchstgrenze des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG zur Anwendung kam. Folglich stand auch bei der Verletzung von mehr als fünf beförderten Personen für jede Person jedenfalls eine Haftungssumme von 600 000 Euro zur Verfügung. Da die 5. KH-Richtlinie nicht erlaubt, eine Kombination aus individueller und globaler Haftungshöchstgrenze vorzusehen, scheidet eine Beibehaltung dieser Regelung allerdings aus. Die gewünschte Privilegierung der beförderten Personen im Fall der entgeltlichen, geschäftsmäßigen Personenbeförderung kann jedoch unter Beachtung der Richtlinienvorgaben erreicht werden, indem der globale Haftungshöchstbetrag in der Weise erhöht wird, dass in der Regel weiterhin für jede beförderte Person mindestens eine Haftungssumme von 600 000 Euro zur Verfügung steht.

In der neuen Nummer 2 wird der Haftungshöchstbetrag für Sachschäden in Anlehnung an die Richtlinienvorgaben zur Mindestversicherungssumme von dem bisher geltenden Betrag von 300 000 Euro auf einen Betrag von 1 Mio. Euro je Schadensfall angehoben. Auch hierdurch werden die Geschädigten deutlich bessergestellt.

Die in Buchstabe b vorgeschlagenen Änderungen des Absatzes 2 sind Folgeänderungen zu Buchstabe a. Durch die Verweisung auf den gesamten Absatz 1 gilt die anteilige Verringerung der einzelnen Entschädigungen für alle in Absatz 1 genannten Haftungshöchstbeträge.

Zu Nummer 2 (§ 12a StVG)

Da die übrigen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes amtliche Überschriften haben, soll anlässlich der Änderung des § 12a StVG dieser durch Buchstabe a mit einer amtlichen Überschrift versehen werden.

Die in Buchstabe b vorgeschlagenen Änderungen stehen im Zusammenhang mit der Erhöhung der Haftungshöchstbeträge in § 12 Abs. 1 StVG: Um ein Missverhältnis zwischen

den Haftungshöchstbeträgen für Personenschäden im allgemeinen Straßenverkehr und denjenigen, die bei Gefahrguttransporten gelten, zu vermeiden, sind die Haftungshöchstbeträge für Personenschäden bei Gefahrguttransporten auf 10 Mio. Euro anzuheben. Für diese Erhöhung spricht, dass Gefahrguttransporten eine erheblich gesteigerte Gefährlichkeit immanent ist. Damit wäre ein relativ kleiner Unterschied der Haftungshöchstbeträge, wie er bei einer Beibehaltung der bisherigen Regelung bestünde, nicht vereinbar. Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen soll es daher bei einer Erhöhung auf das Doppelte der Haftungshöchstbeträge des § 12 Abs. 1 StVG bleiben.

Die Verweisung auf § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG wurde gestrichen, da hiermit auf die dort festgelegte individuelle Haftungshöchstgrenze für Personenschäden Bezug genommen wurde, die durch die vorgeschlagene neue Fassung des § 12 Abs. 1 Nr. 1 StVG entfällt. Die neue globale Haftungshöchstgrenze des § 12a Abs. 1 Nr. 1 StVG gilt damit auch, wenn nur eine einzelne Person geschädigt wurde, was zu einer erheblichen Besserstellung der Geschädigten führt.

Konsequenz der Anhebung der Haftungshöchstbeträge nach § 12 Abs. 1 und § 12a Abs. 1 Nr. 1 ist die Anpassung des Haftungshöchstbetrages für Schäden an unbeweglichen Sachen, die durch die Beförderung gefährlicher Güter entstehen, in § 12a Abs. 1 Nr. 2. Da sich das besondere Schadensrisiko von Gefahrguttransporten vor allem in Boden- und Gewässerverunreinigungen manifestiert, ist es wie schon nach bisherigem Recht gerechtfertigt, insoweit einen wesentlich höheren Höchstbetrag als für Sachschäden im übrigen Straßenverkehr festzusetzen. War nach bisher geltendem Recht noch eine zwanzigfache Erhöhung des Höchstbetrages zur Abdeckung dieses erhöhten Risikos erforderlich, erscheint nach der wesentlichen Erhöhung der Haftungshöchstsumme für Sachschäden nach § 12 Abs. 1 Nr. 2 eine Verzehnfachung ausreichend. Damit ist zudem weiterhin die gleich hohe Bemessung des Schadensrisikos für Personenschäden und Schäden an unbeweglichen Sachen, wie sie dem bisherigen Recht entspricht, auch im künftigen Recht sichergestellt.

Zu Nummer 3 (§ 12b StVG)

§ 12b soll – wie auch die übrigen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes – eine amtliche Überschrift erhalten.

Zu Nummer 4 (§ 37b StVG)

Der neue § 37b dient der Umsetzung von Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a Nr. ii der 5. KH-Richtlinie, der seinerseits Artikel 4 Buchstabe a Unterabsatz 2 der 1. KH-Richtlinie ergänzt. Zur Erleichterung der Durchsetzung von Ansprüchen gegenüber Fahrzeughaltern, die gemäß Artikel 4 Buchstabe a der 1. KH-Richtlinie von der Versicherungspflicht befreit sind, werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, der Kommission eine Liste dieser Personen sowie der Stellen oder Einrichtungen, die den Schaden zu ersetzen haben, zu übermitteln. Die Liste wird von der Kommission veröffentlicht, so dass Unfallopfer auf diesem Weg den richtigen Anspruchsgegner ermitteln können.

Diese neue Berichtspflicht betrifft die in § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 PflVG genannten Fahrzeughalter, darunter die Bundesrepublik Deutschland, die Länder und die Gemeinden mit mehr als 100 000 Einwohnern. Da die Frage, ob eine gesetzliche Ausnahme gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 PflVG von der Versicherungspflicht besteht, ohnehin bei der Kraftfahrzeugzulassung geprüft und samt Name oder Behördenbezeichnung und Anschrift in den örtlichen Fahrzeugregistern der Zulassungsbehörden sowie im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes erfasst wird, soll die Aufgabe der Bündelung der Informationen und Übermittlung der Daten an die Kommission dem Kraftfahrt-Bundesamt übertragen werden. Vor dem Hintergrund der datenschutzrechtlichen Bestimmungen ist die Erlaubnis zur Übermittlung der Daten an die Kommission ausdrücklich in § 37b StVG zu normieren.

Inhaltlich soll das Kraftfahrt-Bundesamt Name oder Bezeichnung und Anschrift der Fahrzeughalter, die gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 PflVG von der Versicherungspflicht befreit sind, an die Europäische Kommission übermitteln dürfen. Diese Daten werden gemäß § 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 Buchstabe b StVG, § 6 Abs. 4 Nr. 4 Buchstabe d und § 30 Abs. 1 Nr. 19 Buchstabe a FZV regelmäßig bei der Zulassung eines Kraftfahrzeugs erhoben und im Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes gespeichert. Eine Zusammenstellung dieser Daten soll das Kraftfahrt-Bundesamt einmal im Jahr an die Europäische Kommission übermitteln.

Zu Artikel 5 (Änderung der Kraftfahrzeug-Pflichtversicherungsverordnung)

Die vorgesehene Ergänzung des § 5 Abs. 2 KfzPflVV dient der Umsetzung von Artikel 4 Nr. 1 der 5. KH-Richtlinie, der seinerseits einen neuen Absatz in Artikel 1 der 3. KH-Richtlinie einfügt.

In dieser Richtlinienbestimmung werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, damit ein Fahrzeuginsasse nicht vom Versicherungsschutz ausgeschlossen werden kann, weil er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Fahrer des Fahrzeugs zum Zeitpunkt des Unfalls unter dem Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln stand. Insbesondere sollen alle Rechtsvorschriften oder Vertragsklauseln in Versicherungsverträgen, die einer Einbeziehung solcher Fahrzeuginsassen in den Versicherungsschutz entgegenstehen, künftig wirkungslos sein, da Fahrzeuginsassen in der Regel nicht in der Lage sind, den Grad der Intoxikation des Fahrers angemessen zu beurteilen.

Hintergrund dieser Richtlinienbestimmung ist ein Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 28. März 1996 (Rechtssache C 129/94), in dem dieser den Schutzzweck des Artikels 3 Abs. 1 der 1. KH-Richtlinie dahingehend bestimmt hat, dass die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung Dritten, die Opfer eines von einem Fahrzeug verursachten Unfalls sind, den umfassenden Ersatz aller ihnen entstandenen Personen- und Sachschäden im Rahmen der Mindestversicherungssummen ermöglichen muss. Hierdurch werde eine unterschiedliche Behandlung der Geschädigten in verschiedenen Mitgliedstaaten vermieden. Ein Pflichtversicherungsvertrag dürfe daher nicht vorsehen, dass der Versicherer im Fall der Trunkenheit des Fahrers nicht verpflichtet ist, Ersatz für Personen- oder Sachschäden zu leisten, die Dritten durch das versicherte Fahrzeug entstanden sind.

Die bisher in § 5 Abs. 1 Nr. 5 i. V. m. Abs. 2 KfzPflVV vorgesehene Leistungsfreiheit des Versicherers gegenüber dem Versicherungsnehmer, Halter oder Eigentümer, wenn dieser das Fahrzeug selbst geführt hat, obwohl er infolge des Genusses alkoholischer Getränke oder anderer berauschender Mittel dazu nicht sicher in der Lage ist, oder es schuldhaft ermöglicht hat, dass ein anderer in diesem Zustand das Fahrzeug führt, musste daher eingeschränkt werden. Denn nach dieser Regelung erhält der Versicherungsnehmer, Halter oder Eigentümer keinen (vollen) Ersatz seiner Schäden, die er als Fahrzeuginsasse im Rahmen des Versicherungsfalls erlitten hat, wenn er zuvor gegen die Obliegenheit, das Fahrzeug nicht von einem in einem Rauschzustand befindlichen Fahrer führen zu lassen, verstoßen hat. Es waren daher die Fälle von der Leistungsfreiheit des Versicherers auszunehmen, in denen der Versicherungsnehmer, Halter oder Eigentümer als Fahrzeuginsasse selbst Unfallopfer wird. Nicht betroffen sind demgegenüber die Fälle, in denen er das Führen des Fahrzeugs durch einen im Rauschzustand befindlichen Fahrer schuldhaft ermöglicht hat, selbst aber nicht geschädigt wurde. Hier muss sich der Versicherungsnehmer, Halter oder Eigentümer nach wie vor eine Obliegenheitsverletzung entgegenhalten lassen.

Zu Artikel 6 (Änderung der Verordnung zur Durchführung der Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaften vom 24. April 1972 betreffend die Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten bezüglich der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und der Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht)

Zu den Nummern 1 (Überschrift des ersten Abschnitts),
5 (Überschriften der §§ 4 bis 6 HPflEGRLDV)
und 8 (§ 9 HPflEGRLDV)

Durch die Ersetzung des Worts „Wirtschaftsgemeinschaft“ durch das Wort „Union“ bzw. des Begriffs „EWG“ durch den Begriff „EU“ wird die rechtliche Fortentwicklung der Europäischen Gemeinschaften und der Europäischen Union nachvollzogen. Die Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaften oder der Europäischen Union sind, soweit auf sie in Rechtsvorschriften Bezug genommen wird, nunmehr ausschließlich als „Mitgliedstaaten der Europäischen Union“ zu bezeichnen.

Zu Nummer 2 (§ 1 HPflEGRLDV)

Die für § 1 Nr. 1 vorgeschlagene Präzisierung des Kennzeichenbegriffs ist durch Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a der 5. KH-Richtlinie bedingt. In dieser Richtlinienbestimmung wird Artikel 1 Abs. 4 erster Gedankenstrich der 1. KH-Richtlinie geändert, der eine Definition des „Gebietes, in dem das Fahrzeug seinen gewöhnlichen Standort hat“ enthält. Durch die Änderung soll klargestellt werden, dass bei der Bezugnahme auf das amtliche Kennzeichen des Fahrzeugs unerheblich sein soll, ob es sich um ein endgültiges oder ein vorläufiges Kennzeichen handelt.

Zu den Nummern 3 (Überschrift des zweiten Abschnitts),
4 (§ 3 HPflEGRLDV)
und 6 (§ 7 HPflEGRLDV)

Die Änderungen dienen der Umsetzung von Artikel 1 Nr. 4 der 5. KH-Richtlinie, der seinerseits Artikel 6 und 7 Abs. 1 der 1. KH-Richtlinie ändert. Hierdurch wird die bisher im Hinblick auf die Geltung der Bestimmungen über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung angeordnete Gleichstellung von außereuropäischen Gebieten eines Mitgliedstaats mit Drittländern aufgehoben. Außereuropäische Gebiete von Mitgliedstaaten sind daher nunmehr wie die europäischen Gebiete von Mitgliedstaaten zu behandeln. Diese Gleichstellung verlangt Artikel 299 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft (im Folgenden „EG-Vertrag“ bzw. „EGV“), der lediglich zwischen Gebieten, in denen der EG-Vertrag gilt (Artikel 299 Abs. 1, 2 und 4 EGV) und denen, in den der EG-Vertrag nicht gilt (Artikel 299 Abs. 3 EGV) unterscheidet. Bei letzteren finden die Regelungen des Gemeinschaftsrechts nur Anwendung, wenn im Rahmen der Assoziierung nach den Artikeln 182 ff. EGV eine konkrete Verweisungsvorschrift vorhanden ist. Ohne eine solche handelt es sich um das Gebiet eines Drittlandes. Die Kategorie „außereuropäisches Gebiet eines Mitgliedstaats“ ist daher im Sekundärrecht überflüssig und deshalb in den genannten Richtlinienbestimmungen gestrichen worden. Entsprechend waren die §§ 3 und 7 HPflEGRLDV zu ändern.

Zu Nummer 7 (§ 8 HPflEGRLDV)

Die Ergänzung der in § 8 Abs. 1 Nr. 1 genannten Länder um das Land Andorra steht nicht im Zusammenhang mit der 5. KH-Richtlinie. Nach Mitteilung der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vom 29. November 2005 (ABl. EG Nr. L 315 S. 16) sind alle Voraussetzungen für die Abschaffung der Kontrolle der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung nach den Vorschriften der 1. KH-Richtlinie zwischen den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Andorra erfüllt. Dementsprechend ist ab dem 1. Januar 2006 auf die Kontrolle der Haftpflichtversicherung bei einreisenden Fahrzeugen aus Andorra zu verzichten.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Die Rechtsänderungen sollen am Tag nach der Verkündung des Gesetzes in Kraft treten.

Anlage 2

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 833. Sitzung am 11. Mai 2007 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. **Zur Eingangsformel**

   In der Eingangsformel sind nach dem Wort „hat“ die Wörter „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.

   B e g r ü n d u n g

   Das beabsichtigte Gesetz bedarf gemäß Artikel 80 Abs. 2 GG der Zustimmung des Bundesrates. Nach § 4 Abs. 2 Satz 2 PflVG ist das Bundesministerium der Justiz ermächtigt, durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates die im Gesetz getroffenen Regelungen über die Mindesthöhe der Versicherungssummen den wirtschaftlichen Verhältnissen oder den verkehrstechnischen Umständen anzupassen. Durch Artikel 1 Nr. 4 des Gesetzentwurfs wird diese Verordnungsermächtigung neu gefasst. Auf Grund der Neufassung können auch die Anpassungen der Mindestversicherungssummen an den Europäischen Verbraucherpreisindex durch Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates nachvollzogen werden. Das Pflichtversicherungsgesetz ist ein Bundesgesetz, das gemäß Artikel 83 GG mangels anderer Bestimmungen im Grundgesetz von den Ländern als eigene Angelegenheit vollzogen wird. Eine Rechtsverordnung auf Grund eines solchen Bundesgesetzes ist nach Artikel 80 Abs. 2 GG zustimmungsbedürftig. Zwar kann die in Artikel 80 Abs. 2 GG vorgesehene Zustimmung des Bundesrates durch Gesetz ausgeschlossen werden. Ein solches Gesetz bedarf aber seinerseits der Zustimmung des Bundesrates (vgl. BVerfG, Beschluss vom 24. Februar 1970 – 2 BvL 12/69 –, BVerfGE 28, 66 <76 ff.>). Diese Zustimmung ist in der Eingangsformel nicht vorgesehen; sie ist daher entsprechend zu ergänzen.

2. **Zu Artikel 7** (Inkrafttreten)

   Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG-E erst nach Ablauf einer angemessenen Frist in Kraft gesetzt werden kann.

   B e g r ü n d u n g

   Mit dem in § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG-E neu angefügten Halbsatz soll die angemessene Entschädigung von Unfallopfern sichergestellt werden. Die Halter dieser Fahrzeuge und Anhänger sollen künftig nur dann von der Pflichtversicherung nach § 1 PflVG befreit sein, sofern sie eine andere Haftpflichtversicherung abgeschlossen haben, die einen der Kraftfahrzeug- Haftpflichtversicherung vergleichbaren Versicherungsschutz gewährt. Die freiwillige Versicherung wird damit zu einer „alternativen Pflichtversicherung“ umgestaltet.

   Um den Haltern Gelegenheit zu geben, bereits bestehende Versicherungsverträge daraufhin zu überprüfen, ob sie einen vergleichbaren Versicherungsinhalt und -umfang sowie vergleichbare Mindestversicherungssummen aufweisen, und etwa erforderliche Anpassungen vorzunehmen oder neue Versicherungsverträge abzuschließen, ist vor dem Hintergrund der strafrechtlichen Sanktion in § 6 PflVG eine Übergangsfrist erforderlich.

Anlage 3

Gegenäußerung der Bundesregierung

Zu Nummer 1 (Eingangsformel)

Dem Vorschlag des Bundesrates wird im Ergebnis zugestimmt.

Zu Nummer 2 (Artikel 7, Inkrafttreten)

Der Bundesrat bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, ob die Regelung in § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG-E erst nach Ablauf einer angemessenen Frist in Kraft gesetzt werden kann.

Die Bundesregierung teilt die Auffassung des Bundesrates, dass den Beteiligten Gelegenheit gegeben werden soll, bereits bestehende Versicherungsverträge daraufhin zu überprüfen, ob sie einen der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung vergleichbaren Versicherungsschutz gewähren, ohne dass wegen Verletzung der in § 2 Abs. 1 Nr. 6 PflVG-E eingeführten Versicherungspflicht strafrechtliche Sanktionen nach § 6 PflVG für die Fahrzeughalter ausgelöst werden. Da die Einführung der Versicherungspflicht für die dort genannten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen, Stapler und Anhänger durch die Umsetzung der 5. Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherungsrichtlinie (Richtlinie 2005/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2005) geboten ist und die Frist zur Umsetzung der Richtlinie am 11. Juni 2007 abläuft, soll jedoch an dem sofortigen Inkrafttreten der Versicherungspflicht festgehalten werden. Dem Anliegen des Bundesrates soll aber durch eine Übergangsregelung Rechnung getragen werden, die vorsieht, dass Sanktionen wegen eines Verstoßes gegen die neue Versicherungspflicht erst nach Ablauf eines angemessenen Umstellungszeitraums eingreifen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333